

RAPPORT

Anläggning för tjänster inom järnvägsområdet



**Trafikverket**

Postadress: Trafikverket, 781 89 Borlänge

E-post: trafikverket@trafikverket.se

Telefon: 0771-921 921

Dokumenttitel: Anläggning för tjänster inom järnvägsområdet

Författare: Mats Åkerfeldt och Johan Carlgren

Fastställt av: Anna Fällbom

Kontaktperson: Johan Carlgren

Publikationsnummer: 2017:096

Dokumentdatum: 2017-04-03

Version: 1.0

## Förord

2011 fattades beslut om *Fastställelse av Trafikverkets ståndpunkter för järnvägslinjer, bytespunkter, godsterminaler och depåer* (TRV 2011/33294). Beslutet tydliggör ansvarsfördelningen mellan de olika aktörerna när det gäller järnvägslinjer, bytespunkter, godsterminaler och depåer som ingår i det samlade järnvägssystemet. Den viktigaste principen som beslutet gör gällande är den som skiljer huvudsystemet från sidosystemet. Trafikverket ska ha full rådgighet över det som benämns som huvudsystemet och marknaden ska ansvara för sidosystemet. I det huvudsystem som Trafikverket ska ha full rådgighet över ingår delvis sådana anläggningar som sedan SERA-direktivets införlivande i järnvägslagen benämns som *anläggning för tjänster*. Detta då huvudsystemet enligt Trafikverkets beslut från 2011 exempelvis omfattar spår och funktioner som behövs för tågbildning samt spår för fordonsuppställning.

Att Trafikverket ska ha rådgighet över de anläggningar för tjänster som ingår i huvudsystemet innebär också att området måste tas om hand på ett tydligt sätt i Trafikverkets organisation och verksamhet. Med denna rapport som grund förtydligar Trafikverket sin roll och sin inriktning inom området anläggning för tjänst.

# Innehåll

<b>FÖRORD .....</b>	<b>3</b>
<b>1. SYFTE.....</b>	<b>5</b>
<b>2. OMFATTNING.....</b>	<b>5</b>
<b>3. DEFINITIONER.....</b>	<b>5</b>
<b>4. TILLÄMPNING.....</b>	<b>6</b>
<b>5. GODSTERMINALER .....</b>	<b>7</b>
5.1. Kombiterminal.....	7
5.2. Lastplats .....	8
<b>6. RANGERBANGÅRDAR OCH ANDRA ANLÄGGNINGAR FÖR TÅGBILDNING OCH VÄXLING.....</b>	<b>9</b>
6.1. Rangerbangård .....	9
6.2. Spår eller spårrområde för tåg bildning och växling .....	10
<b>7. SIDOSPÅR FÖR UPPSTÄLLNING.....</b>	<b>10</b>
Sidospår för uppställning – persontrafik.....	12
Sidospår för uppställning – Godstrafik.....	13
<b>8. ANDRA TEKNISKA ANLÄGGNINGAR ÄN SOM AVSES I AVSNITT OVAN SAMT ANLÄGGNINGAR FÖR RENGÖRING OCH TVÄTT .....</b>	<b>15</b>

# 1. Syfte

Det finns ett behov av ökad kunskap såväl intern som externt, om hur Trafikverkets anläggningar för tjänst ska anläggas, underhållas och tilldelas. Syftet med denna rapport är att beskriva Trafikverkets principer och förhållningssätt för att nå ett enhetligt omhändertagande av anläggning för tjänst i Trafikverkets verksamhet.

# 2. Omfattning

Enligt Förordning (2010:185) med instruktion för Trafikverket ska Trafikverket vara infrastrukturförvaltare för det järnvägsnät som tillhör staten om inte annat beslutats. I detta järnvägsnät ingår anläggningar för tjänster och för att upprätthålla en god funktionalitet i det samlade järnvägssystemet är det viktigt att även anläggningar för tjänster hanteras utifrån ett funktionalitetsperspektiv. Rapporten anger således Trafikverkets gemensamma principer och förhållningssätt avseende funktionalitet vid anläggande, tilldelning, drift och underhåll av anläggningar för tjänster som ingår i det järnvägsnät som tillhör staten.

Tjänster enligt järnvägslagens mening utförs inte uteslutande på anläggningar för tjänster som ingår i statens järnvägsnät. Följaktligen har sådana anläggningar för tjänster inte direkt koppling till Trafikverkets verksamhet och organisation varför rapporten i allt väsentligt utelämnar dessa, såsom andra anläggningsägares och tjänsteleverantörers underhållsanläggningar, bränsledepåer etc. I rapporten utelämnas även anläggning för tjänster som avser tillträde till stationer för passagerare, inklusive byggnader och övriga faciliteter, förmedling av reseinformation och lokaler för biljettförsäljning. Detta med anledning av att Trafikverkets gemensamma krav och inriktning avseende funktionalitet för sådana anläggningar för tjänster finns dokumenterat i riktlinje Stationens basfunktioner och klassindelning (TDOK 2013:0685). Vidare förekommer att Trafikverket tillhandahåller vissa av de tjänster järnvägslagen reglerar, men tillhandahållandet och/eller utförandet av dessa bedöms inte vara av sådan art att direkta egenskaper i anläggningens funktion har betydelse.

# 3. Definitioner

*Anläggning för tjänster:* mark, spår, installationer, byggnader och utrustning som iordningställt för att utföra eller tillhandahålla de tjänster som redovisas i 6 kap. 23 och 23 c §§ järnvägslagen.

*Tjänsteleverantör:* Varje offentlig eller privat enhet som ansvarar för förvaltningen av en anläggning för tjänster eller tillhandahållandet av sådana tjänster som redovisas i 6 kap. 23 och 23 c §§ järnvägslagen. För de anläggningar för tjänster som ingår i det järnvägsnät som tillhör staten är Trafikverket tjänsteleverantör eftersom Trafikverket förvaltar anläggningen.

*Funktionalitet:* I denna rapport menas egenskap som avser hur något utifrån sin konstruktion och beskaffenhet möjliggör ett specifikt ändamål.

## 4. Tillämpning

Nedan redovisas tjänster inom järnvägsområdet som utförs eller tillhandahålls på det som järnvägslagen definierar som anläggning för tjänst. Denna rapport beskriver gemensamma principer och förhållningssätt rörande funktionalitet för sådana anläggningar där vissa av nedan redovisade tjänster inom järnvägsområdet utförs eller tillhandahålls. Vilka typer av anläggningar för tjänst som beskrivs i denna rapport, på vilka vissa av nedan redovisade tjänster utförs, framgår av rapportens disposition.

- Tillträde till stationer för passagerare, inklusive byggnader och övriga faciliteter, även för förmedling av reseinformation och lokaler lämpliga för biljettförsäljning,
  - tjänster i godsterminaler,
  - tjänster på rangerbangårdar och andra tjänster för tågbildning och växling,
  - uppställning på sidospår,
  - tjänster i underhållsanläggningar, dock inte tyngre underhåll av höghastighetståg eller andra typer av rullande materiel som kräver särskilda anläggningar,
  - tjänster i andra tekniska anläggningar än som avses i punkten ovan samt tjänster i anläggningar för rengöring och tvätt,
  - järnvägstjänster i hamnanläggningar,
  - tjänster för olycksundsättning,
  - tjänster i bränsledepåer
- samt
- tillhandahållande av drivmotorström,
  - uppvärmning av persontåg,
  - kontroll av farligt gods,
  - assistans för drift av icke-standardtåg
- samt
- telekommunikationstjänster,
  - tillhandahållande av extra information,
  - teknisk kontroll av rullande materiel,
  - biljettförsäljning på stationer, och
  - tyngre underhåll som tillhandahålls i underhållsanläggningar avsedda för höghastighetståg eller andra typer av rullande materiel som kräver särskilda anläggningar.

Då funktionalitet är en egenskap som knyter an till användning är det viktigt att se till användarnas behov av, men även på, Trafikverkets anläggningar för tjänster. Järnvägsföretag och trafikorganisatörer är de som i regel använder anläggningar för tjänster varför dessas behov får anses som dimensionerande för funktionaliteten på Trafikverkets anläggningar för tjänster. Användandet som funktionaliteten medger på en anläggning för tjänst får samtidigt inte göra avkall på det samlade transportsystemets funktionalitet och säkerhet. Med detta förstås att ett system- och säkerhetsperspektiv måste föreligga vid anläggande, tilldelning, drift och underhåll av anläggningar för tjänster.

Systemperspektivet och användarperspektivet har många likheter då själva användningen av Trafikverkets anläggningar för tjänster inte kan anses som en isolerad händelse – snarare som en aktivitet inom det flöde som systemet i sin helhet tillåter och där användarna agerar. Systemperspektivet ska vidare kopplas till det trafikarbete som utförs och till vad anläggningarna ska användas till.

Säkerhetsperspektivet är i sin tur något som ska genomsyra hela Trafikverkets verksamhet, och således även verksamheten som rör Trafikverkets anläggningar för tjänster. Utformning av anläggningar för tjänster som ingår i, eller ansluter till, statens järnvägsnät måste därmed säkerställa att trafikering, drift och underhåll kan ske på ett säkert sätt.<sup>1</sup>

## 5. Godsterminaler

### 5.1. Kombiterminal

Med kombiterminal avses sådan anläggning för godshantering där gods kan flyttas från järnväg till väg och vice versa. Det järnvägsnät som tillhör staten och förvaltas av Trafikverket ansluter till kombiterminalernas järnvägsanläggning vilken tillsammans med kombiterminalens övriga fasta installationer och överbyggnader (t.ex. kranar) möjliggör kombiterminalens godshantering. Det förekommer att kombiterminalernas järnvägsanläggningar ingår i statens järnvägsnät i form av sidospår, varför Trafikverket i sådana sammanhang också tilldelar spår för uppställning på kombiterminaler (se avsnitt 7 nedan). Trafikverket tillhandahåller i övrigt inga andra tjänster på kombiterminaler. Den som tillhandahåller tjänster på en kombiterminal ska till Trafikverket lämna information med uppgifter om principer för avgifter och övriga villkor för tillträde till kombiterminalens anläggningar och tjänster (5 kap 2 a §, Järnvägsförordning (2004:526)).

---

<sup>1</sup> Det handlar exempelvis om att byggnader och andra anläggningar eller verksamheter inte placeras inom järnvägens område utan att särskilda skyddsåtgärder vidtas. Likaså att stängsel ska användas för att minska obehörigt spårbedrädande, olaga intrång, stöld, skadegörelse, sabotage och anlagd brand vid trafikplatser med godshantering. Stängsling mot järnväg regleras i Lag om stängselskyldighet för järnväg SFS 1945:119.

För kombiterminaler med annan infrastrukturförvaltare än Trafikverket som ansluter till statens järnvägsnät ska anslutningen ingå i det järnvägsnät som tillhör staten. Det är Trafikverket som med hänsyn till trafiksäkerhet och kapacitet på det järnvägsnät där Trafikverket är infrastrukturförvaltare, godkänner en kombiterminals anslutning. Den anslutande aktören ska finansiera investeringen av anslutningen till statens järnvägsnät medan Trafikverket ansvarar för drift och underhåll av den samma. Detta gäller även för när andra anläggningar för tjänster ska ansluta till statens järnvägsnät, t.ex. depåer för fordonsunderhåll.

Trafikverket ska via riksintresse eller annat planinstrument säkra markanspråk för att terminaler ska kunna anläggas, drivas och byggas ut. Viktiga utgångspunkter i detta avseende är dels kombiterminalernas lokalisering i förhållande till de huvudsakliga godsflödena, men också lokalisering i förhållande till kringliggande verksamheter och bebyggelse.

TSD Infrastruktur<sup>2</sup> anger prestandaparametrar för godstrafik med avseende på profil, axellast, linjehastighet och tåglängd. Förordningen gör gällande att de trafikoder som redovisas i tabell 3, Prestandaparametrar för godstrafik, i förekommande fall även berör kombiterminaler (knutpunkter för godstrafik och anslutande linjer). Med detta förstås att kombiterminaler som omfattas av TSD Infrastruktur bör vara kompatibla med huvudspårets prestandaparametrar.

## 5.2. Lastplats

En lastplats är en enkel och mindre anläggning avsedd för i första hand lossning och lastning av gods som timmer, sten, grus samt övrig vagnslasttrafik. Detta innebär att hantering av enhetsberett gods, det vill säga gods lastat i container och trailer, inte ska ske på lastplatser. Lastplatser består av i huvudsak ett lastspår med en intilliggande lastyta. Lastytan ska vara beskaffad med en hårdgjord asfalterad yta och/eller lastkaj. För att gods som lastas/lossas på en lastplats ska kunna transporteras till/från järnväg kräver lastplatsen förutom lastspår och lastyta även fungerande väganlutning. Lastning och lossning på lastplats sker när godsvagn står uppställd på lastspår och gods lastas eller lossas mellan lastspår och lastyta. Trafikverket äger ett antal lastplatser, men även kommunalt eller privat ägda lastplatser förekommer. På de lastplatser som ingår i statens järnvägsnät och därmed är att betrakta som Trafikverkets anläggningar för tjänst tillhandahåller Trafikverket inte de faciliteter, till exempel truck, som krävs för att utföra själva godshanteringen mellan lastspår och lastyta. Lagringsytor kan förekomma i anslutning till lastplatser men där dessa förekommer upplåts de inte som en ingående del av lastplatsen, då lastplats är en anläggning för tjänsten lossning och lastning av gods – inte lagerhållning av gods. Kring lastplatser ska stängsel användas (se krav *Personskydd mot järnväg – stängsel, grindar och spärrstaket* (TDOK 2014:0272)). Detta då en lastplats

---

<sup>2</sup> Kommissionens förordning (EU) nr 1299/2014 om tekniska specifikationer för driftskompatibilitet avseende delsystemet Infrastruktur i Europeiska unionens järnvägssystem



är en trafikplats med godshantering som ska skyddas mot obehörigt spårbedrädande, olaga intrång, stöld, skadegörelse, sabotage och anlagd brand.

Lastplatser är en typ av anläggning för tjänst som ingår i samlingsbegreppet godsterminal. Omkring 150 stycken lastplatser ingår i det järnvägsnät som tillhör staten varför dessa är Trafikverkets anläggningar för tjänster. Enligt beslut *Fastställelse av Trafikverkets ståndpunkter för järnvägslinjer, bytespunkter, godsterminaler och depåer* (TRV 2011/33294) ska godsterminaler, med undantag från godsterminalernas anslutningar till huvudspåret, aldrig ägas av Trafikverket. Trafikverkets inriktning är att enbart äga och tillhandahålla de lastplatser som efterfrågas för enskilda lastade eller lossade vagnar. Lastplatser där enskilda lastade eller lossade vagnar inte efterfrågas bör därmed avvecklas från det järnvägsnät som tillhör staten alternativt överföras till annan tjänsteleverantör.

**Behov av fortsatt arbete:**

- **Utreda konsekvenser av att hantering av enhetsberett gods inte sker på lastplatser**
- **Verka för ett ändamålsenligt utbud av lastplatser som svarar mot kraven för säkerhet, tillgänglighet och användbarhet.**

## 6. Rangerbangårdar och andra anläggningar för tågbildning och växling

### 6.1. Rangerbangård

Rangerbangårdar ska användas till att upplösa och bilda godståg över en rangervall där vagnarna enskilt eller i grupp använder vallens lutning och ett rangerlok för att bilda tåg på den så kallade riktningsgruppen. Rangerbangårdar ska vara utrustade med utdragsspår, växlingsautomatik, vallkrön, infarts- och/eller utfartsgrupp och riktningsspår. Vissa större rangerbangårdar är även utrustade med rangerbromssystem. Rangerbangårdar ska ha utrullningsskydd.

Särskilda planer för krishantering och evakuering vid olycksfall ska finnas t.ex. vid utsläpp av farligt gods eller vid annan fara. Operatören ska säkra att rutiner finns att larma räddningstjänst och Trafikverkets tågklarare på platsen.

Stängsel ska finnas för att minska obehörigt spårbedrädande, olaga intrång, stöld, skadegörelse, sabotage och anlagd brand vid trafikplatser med godshantering (se TDOK 2014:0272).

## 6.2. Spår eller spårområde för tåg bildning och växling

Där behov av växling och tåg bildning på annat spår område än rangerbangårdar finns, har järnvägsföretag möjlighet att utföra växling och tåg bildning. Ett spår område där växling och tåg bildning kan utföras består av minst ett sidospår och tillhörande växel.

Anläggning för uppställning på sidospår (se nedan) ska inte förväxlas med spår område för tåg bildning och växling. Godståg som ska lossas eller lastas på terminal/industrispår ska i möjligaste mån ankomma och utgå i direkt anslutning från terminal/industrispår utan att ställas upp på sidospår.

### **Behov av fortsatt arbete:**

- **Utreda förutsättningar för att godståg ska kunna ankomma och utgå direkt från terminal/industrispår, utan att ställas upp på sidospår.**

## 7. Sidospår för uppställning

Trafikverket erbjuder möjlighet för uppställning av fordon för kortare tid i form av tjänsten Spår för uppställning. De spår som erbjuds för tjänsten varierar över tid men en förteckning över tillgängliga spår ska framgå av Järnvägsnätsbeskrivningen. Förteckningen anger linjekategori (högsta tillåtna axellast och största tillåtna meterlast) samt längd som finns tillgänglig för uppställning på spåren. Med detta förstås att en viss funktionalitet finns beskriven, då längd och linjekategori dimensionerar användningen av dessa anläggningar för tjänsten uppställning.

Spår för uppställning som är plana eller har en lutning på upp till 2,5 promille samt har skydd i form av skyddsväxel eller spårspärr svarar mot kraven för parkeringsspår. Sidospår för uppställning som svarar mot kraven för parkeringsspår hindrar fordon från att rulla ut i ett huvudspår givet att en uppställningsbroms per påbörjad längd av fordonsgruppen om 300 meter finns. Om spåren för uppställning har en lutning som överstiger 2,5 promille och/eller saknar skyddsväxel eller spårspärr ska fordonen säkras mot rullning med minst en uppställningsbroms per påbörjad längd av fordonsgruppen om 100 meter.

Tjänsten som Trafikverkets anläggningar för uppställning är ämnade för, uppställning av järnvägsfordon, är en förutsättning för att infrastrukturen ska kunna utnyttjas på ett optimalt sätt. Den stödjer och kompletterar tjänsten tågläge genom att möjliggöra parkering av fordon mellan tåguppdrag. Utifrån systemperspektivet är det viktigt att tjänsten uppställning sammankopplas med tågläget. Detta förhållningssätt ligger till grund för att Trafikverket beslutat<sup>3</sup> att spår för fordonsuppställning i anslutning till tågläge/tåg bildning är en del av

<sup>3</sup> Fastställelse av Trafikverkets ståndpunkter för järnvägslinjer, bytespunkter, godsterminaler och depåer (TRV 2011/33294)

huvudsystemet. Huvudsystemet, som består av huvudspår (normal- och avvikande) och sidospår, är de delar av det samlade järnvägsnätet i Sverige som Trafikverket ska ha full rådighet över och anledningen till att Trafikverket ska ha full rådighet över detta är för att säkerställa ett effektivt trafikflöde i järnvägssystemet. Följaktligen är det således Trafikverket som måste se till att ett ändamålsenligt utbud av anläggningar för tjänsten uppställning finns. Ökad trafikering och/eller utbyggd kapacitet på huvudlinjerna ställer därmed krav på Trafikverket att vidta åtgärder rörande tjänsten men också anläggningarna för tjänsten uppställning. Sett till Trafikverkets uppdrag och organisation står dessa åtgärder att finna i såväl den lång- och kortsiktiga infrastrukturplaneringen, kapacitetstilldelningen, trafikplaneringen som drift och underhåll av anläggningen. Styrande för de åtgärder som Trafikverket har mandat att utföra när det handlar om tjänsten, men också anläggningen för tjänsten uppställning är ur ett funktionalitetsperspektiv *närhet* och *tillgänglighet*. Anläggningar för ändamålet uppställning ska vara tillgängliga för de som nyttjar tjänsten, det vill säga det ska vara möjligt att ställa upp fordon som inte utför tåguppdrag, och dessa anläggningar ska vara nära start- och slutpunkterna för dessa fordons tåguppdrag.

Tillämpningen som beskrivs ovan medför att Trafikverket i sin långsiktiga infrastrukturplanering prognosticerar behovet av sidospår för uppställning på lämpligt sätt och, i förlängningen, att kapacitet för sidospår för uppställning byggs ut där det bedöms som långsiktigt nödvändigt. En förutsättning för detta är att nyttjandet av denna typ av anläggning för tjänst konkretiseras. Trafikverkets erbjudande av uppställning på sidospår ska vara tydligt definierat. Idag erbjuder Trafikverket uppställning av fordon i samband med tågläge, för kortare tid. Det är således tågläget som styr var, när och hur länge uppställning sker. Trafikproduktion (tågläge, tågbildning) på järnväg ser olika ut i olika delar av det statliga järnvägsnätet. Det skiljer sig även över dygnet, året och det ser olika ut mellan segment. Variationerna i trafikproduktionen kan samtidigt utgöra en inriktning för hur Trafikverket kan definiera tjänsten korttidsuppställning ytterligare. Med ett sådant förfarande blir tjänsten korttidsuppställning olika beroende på geografi, tid och segment. Detta bidrar i sin tur till att framtida behov av sidospår för uppställning kan prognosticeras, planeras och byggas ut för.

### Sidospår för uppställning – persontrafik

Denna kategori avser den uppställning för persontrafikfordon som behövs i samband med erhållet tågläge utöver den spårkapacitet vid plattform som ingår i tågläget. Tiden ska anpassas till den tid som antas behövas till fordonsvändning för den trafik som bedrivs. Tiden i tabellen nedan är antal timmar mellan ankomsttid och avgångstid i erhållet tågläge. För att kunna härleda fordon och tågläge ska järnvägsföretagen i sin ansökan till Trafikverket ange vilka omlopp som avses att användas.

Principerna förklaras av nedan tabell med följande riktvärden:

<b>Kategori</b>	<b>Dag 06-22</b>	<b>Natt 22-06</b>
Storstad (Hagalund, Stockholm C, Malmö och Göteborg)	6 h	8 h
Övriga	10 h	12 h

Tillgängliga spår för uppställning enligt ovan ska framgå vid varje års utgåva av Järnvägsnätsbeskrivningen. Uppställning av persontrafikfordon på sidospår som inte framgår av Järnvägsnätsbeskrivningen erbjuder Trafikverket endast i mån av kapacitet på befintliga spår och endast efter särskild ansökan.

## Sidospår för uppställning – Godstrafik

Denna kategori avser fordon som i huvudsak används till godstrafik. Med i huvudsak räknas >90% av utfört trafikarbete. Korttidsuppställning av godsfordon (lok och vagnar) kan inte enkelt urskiljas då vagnar och transporter avropas dagligen. Det finns dock två kategorier som kan urskiljas:

1. Uppställning i anslutning till rangering på rangerbangård eller annan bangård.

Tid från ankommande tåg till avgående tåg ska på vardagar inte överskrida 36 h och ej överskrida 60 h fredag-måndag. Tiden beräknas per fordon det vill säga enskild vagn eller lok.

Röda dagar som inte är söndag räknas som noll.

2. Uppställning på bangård i väntan på lastning eller lossning.

Tiden ska inte överskrida 48 h.

All uppställning som inte omfattas av pkt 1 och 2 kan erbjudas enligt samma förfarande som för persontrafikfordon ovan det vill säga endast i mån av kapacitet på befintliga spår och endast efter särskild ansökan.

I enlighet med vad som anges som övergripande principer i Strategi för Trafikverkets tjänsteutbud, kapacitetstilldelning och prissättning (TDOK 2010:372) ska Trafikverket ”endast leverera tjänster som avtalats eller följer av Trafikverkets uttalade åtagande /.../ och i möjligaste mån underlätta nyttjandet av de tjänster som erbjuds av andra aktörer”. Denna rapport tar fasta på de övergripande principerna i TDOK 2010:372. Trafikverket åtar sig att erbjuda och ingår därmed också avtal med sökande om uppställning på Trafikverkets anläggningar för tjänster där tjänsten spårkapacitet för uppställning tillhandahålls.

Vidare är förvisso Trafikverkets avtalsenliga erbjudande på anläggningar för tjänster där verket erbjuder och ingår avtal med sökande om spårkapacitet för uppställning generellt sett avgränsat till enbart de spår de sökande enligt avtal fått tilldelade, men i samband med nyttjandet av Trafikverkets tjänst utförs både logistik-, service- och underhållstjänster för gods och fordon. Sådana tjänster som utförs i samband med nyttjandet av tjänsten uppställning utförs av annan tjänsteleverantör än Trafikverket. Trafikverkets roll som tjänsteleverantör innefattar således endast tilldelningen av kapaciteten på spår för uppställning, men funktionsmässigt måste de anläggningar för tjänster där Trafikverket erbjuder spårkapacitet för uppställning underlätta nyttjandet av de tjänster som erbjuds av andra aktörer. Tillvägagångssätt för att underlätta för

andra tjänsteleverantörer att erbjuda sina tjänster på Trafikverkets anläggningar för tjänster, såsom de spår för uppställning enligt bilaga till Järnvägsnätsbeskrivningen, kan vara att på Trafikverkets webbplatser erbjuda möjligheten för tjänsteleverantörer att informera om sina tjänsteutbud. Vidare är Trafikverkets anläggningar för tjänster där Trafikverket tilldelar spårkapacitet för uppställning, men där andra tillhandahåller andra tjänster, att betrakta som ett fast driftställe som utgör ett gemensamt arbetsställe för flera verksamheter. Genom beslut av *Fastställelse av Trafikverkets ståndpunkter för järnvägslinjer, bytespunkter, godsterminaler och depåer* (TRV 2011/33294) har Trafikverket förklarat rådighet över dessa fasta driftställen, varför verket också är den som är ansvarig för samordning av arbetsmiljöfrågor på dessa (3 kap. 7 d § arbetsmiljölagen). Detta innebär att Trafikverket har ett ansvar för att samordna aktiviteterna på sådan anläggning för tjänst som ingår i det så kallade huvudsystemet, t.ex. spår för uppställning där andra tjänsteleverantörer bedriver verksamheter, för att förebygga ohälsa och olycksfall. Spår för uppställning ska ha sådan funktion att olyckor och ohälsa undviks. Detta innebär i praktiken att sådant som riskerar att medföra ohälsa/olycksfall för personal hos den sökande som nyttjar Trafikverkets spår för uppställning men även personal hos annan aktör som erbjuder tjänster i samband med uppställning ska undanröjas.

Nedanstående punkter ska beaktas i befintlig anläggning:

- Gångvägar till, från och mellan spår för uppställning ska snö- och isbekämpas
- Spåren som tilldelats ska vara snöröjda och farbara i tillräcklig omfattning
- Hårdgjorda ytor i anslutning till spår för uppställning ska ha jämn beläggning
- De gångvägar som finns utmed spåren ska vara försedda med makadamkross eller liknande så att gång underlättas för servicepersonal och utrustning
- Utan att det påverkar järnvägsanläggningens väsentliga funktion, underlätta för utrustning som behövs för service, t.ex. vatten, avfallshantering och användning av elektrisk utrustning
- Lösa föremål/installationer i anslutning till spår för uppställning ska hanteras på ett säkert sätt

För ny- och tillbyggnad av uppställningsspår ska även följande kriterier beaktas:

- Svara mot krav för parkeringsspår (Trafikbestämmelser för järnväg, modul 20 – Sidospår)
- Avstånd mellan spåren ska tillåta att servicefordon kan användas
- Övergångar för personal och utrustning på ändamålsenligt avstånd i förhållande till spåren
- Tillfartsvägar ska finnas
- Värmepost ska finnas och behovsanpassas

På de platser där fasta installationer i form av vattenposter, plattformar eller annan liknande utrustning finns ska de svara mot de krav som refereras till i

avsnitt 8 nedan samt kunna nyttjas på lämpligt sätt av de aktörer som erhållit spårtilträde.

**Behov av fortsatt arbete:**

- **Precisera uppställning på sidospår med hänsyn till geografi, tid och segment. En förutsättning är att uppställningen inte påverkar kapacitetsnyttjandet i det samlade järnvägsnätet negativt. Konsekvensanalys av framtagna inriktning.**

## 8. Andra tekniska anläggningar än som avses i avsnitt ovan samt anläggningar för rengöring och tvätt

Installationer avsedda för *Toalettömning, Utrustning för utvändigt rengöring av tåg, Vattenpåfyllning, Bränsleförsörjning* samt *Strömförsörjning vid service* kan i vissa fall ingå i Trafikverkets anläggning för tjänst, i vissa fall tillhöra annan aktör med reglerat tillträde (t.ex. nyttjanderätt) till Trafikverkets anläggning för tjänst, t.ex. sidospår för uppställning. Dessa installationer omfattas i tillämpliga fall av specifika krav som redovisas i punkterna 4.2.12.1 – 4.2.12.6 i bilaga till TSD Infrastruktur.



**TRAFIKVERKET**

Trafikverket, 781 89 Borlänge.  
Telefon: 0771-921 921, Texttelefon: 010-123 99 97

[www.trafikverket.se](http://www.trafikverket.se)